

образом, рассмотрение социальных проблем на микроуровне невозможно без привлечения теории фирмы [2, с. 103].

Бизнес никогда не развивается в вакууме. Следовательно, фирмы вовлечены в сферу социальной ответственности. Социологи уже в начале нынешнего столетия отмечали, что каждая фирма обязана нести определенную ответственность перед обществом. Социальная ответственность может быть определена как обязательство организации приносить пользу обществу через использование прибылей от частного бизнеса. В 1919 году ученые впервые высказали мысль о том, что общественность может отвергнуть предпринимательство, если его представители не возьмут на себя часть социальных проблем. В настоящее время социальная значимость малого предпринимательства выражается в создании рабочих мест и поступлений средств в бюджет, позволяющие решать комплекс социальных задач

Таким образом, особенности новых условий хозяйствования не могут не отразиться на поведении фирмы. Другой аспект изменений – пересмотр роли в фирме в новых условиях информационного общества с чрезвычайно сложными социальными, производственными и потребительскими отношениями.

#### **Литература**

1. Институциональная экономика: Учеб.пособие / Под рук. акад. Д.С. Львова. М., 2001.
2. Лех Ю. Социальный аспект теории фирмы // РЭЖ. 1996. № 4.

### **МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТЕОРИЯ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ В БЕЛАРУСИ**

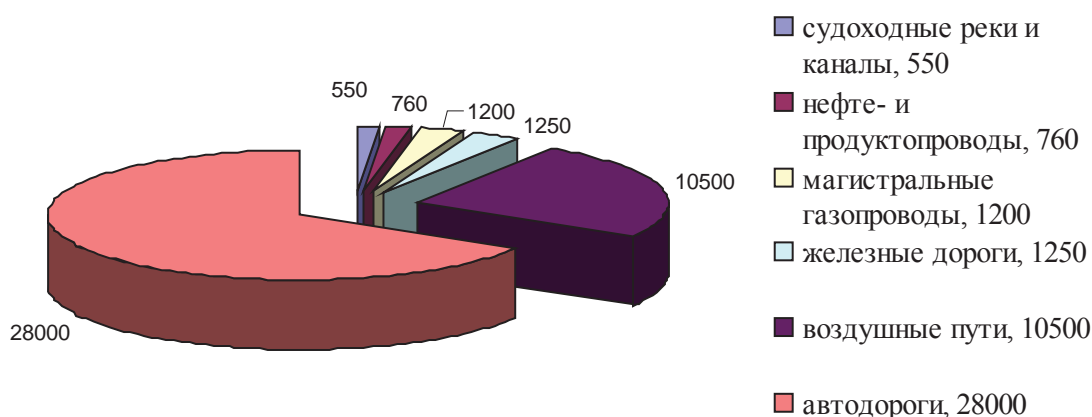
**Якубук Ю. П., ИЭ НАН Беларуси**

Рынок транспортных услуг занимает значительное место в мировой торговле. По подсчетам Международного Валютного Фонда международные перевозки составляют 7,5 % от общего объема мировой товарной торговли.

Автодорожная сеть мира (с твердым покрытием и усовершенствованные дороги) значительно превосходит по протяженности остальные виды путей сообщения (диаграмма 1).

Диаграмма 1.

### Мировая транспортная сеть, тыс.км, 2000г.



Это обеспечивает 80 % мирового пассажирооборота и более 10 % грузооборота на всех видах транспорта. Автомобильный транспорт традиционно с 50-х гг. лидирует в осуществлении пассажирских перевозок, и доля его продолжает расти.

Основная часть пассажирских и грузовых перевозок осуществляется в пределах отдельных государств. Однако создание автопоездов, грузовиков высокой грузоподъемности, соединение автодорог отдельных государств превратило эти перевозки во внутрирегиональные и даже межрегиональные (например, между Западной и Восточной Европой, между Западной Европой и Азией). Для межрегиональных транспортных перевозок особое значение приобретают дальние скоростные автодороги (например, Панамериканская система автомагистралей в 34 тыс. км, ведущих из США в столицы и крупные города стран Южной Америки).

Автомагистрали, используемые автотранспортом в настоящее время в пределах отдельных государств образуют, как правило, единые транспортные системы. Они учитывают потребности экономики страны, взаимосвязаны с системами железнодорожного и водного транспорта. В Западной Европе такие системы большинства государств уже хорошо выполняют межгосударственные транспортные задачи. Они в значительной степени превращаются в региональную автотранспортную систему, гораздо более мобильную, чем железнодорожная (большая часть внешнеторгового обмена западноевропейских стран – это конечная продукция, перевозимая небольшими партиями, преимущественно в контейнерах на грузовиках). В других регионах формирование таких систем только разворачивается (Восточная Европа) или они имеют ограниченное количество стран-участников (Северная Америка).

Использование автомобильного транспорта в международных грузовых перевозках имеет свои преимущества и недостатки. Преимуществом данного вида транспорта является манёвренность. Доставка груза может быть выполнена без перегрузок, во все пункты, куда может доехать автомобиль, при этом скорость и стоимость доставки имеют оптимальное соотношение для многих товаров. Кроме того, время погрузки и выгрузки может быть назначено довольно точно. Это важно, когда прибытие груза синхронизировано с потребностями производства, строительных работ и клиентуры, а также при общем планировании хозяйственной деятельности предприятий-заказчиков.

К недостаткам автомобильного транспорта относится малая грузоподъемность. Она гораздо выше у железнодорожного и водного транспорта, и при наличии хороших путей сообщения отправители крупных партий груза, безусловно, будут отдавать предпочтение этим видам транспорта.

Республика Беларусь обладает потенциалом для развития транспортных услуг в виде достаточно развитой сети путей сообщения, которая связывает между собой не только большинство населенных пунктов самой республики, но и дают ей выход к заграничным рынкам.

В экспорте услуг Беларуси транспортные услуги традиционно играли доминирующую роль (более половины экспорта). В 2001-м г. их экспорт повысился до 63,7 % от общего объема экспорта услуг и достиг своей рекордной отметки за последние годы. Следует отметить, что по данному виду услуг экспорт опережает импорт в 7 раз. Подобное соотношение не наблюдается ни по одному виду услуг. Внешнеторговое сальдо по транспортным услугам составило 539,1 млн. долл. США (при этом грузовые перевозки – 441,6), что обеспечило 81 % положительного сальдо по всем видам услуг и позволило компенсировать около 45 % дефицита торгового баланса.

Основные внешнеторговые перевозки осуществляются в Беларуси в основном за счет трех видов транспорта: автомобильного, трубопроводного и железнодорожного. Значение других видов транспорта в осуществлении экспорта услуг минимально.

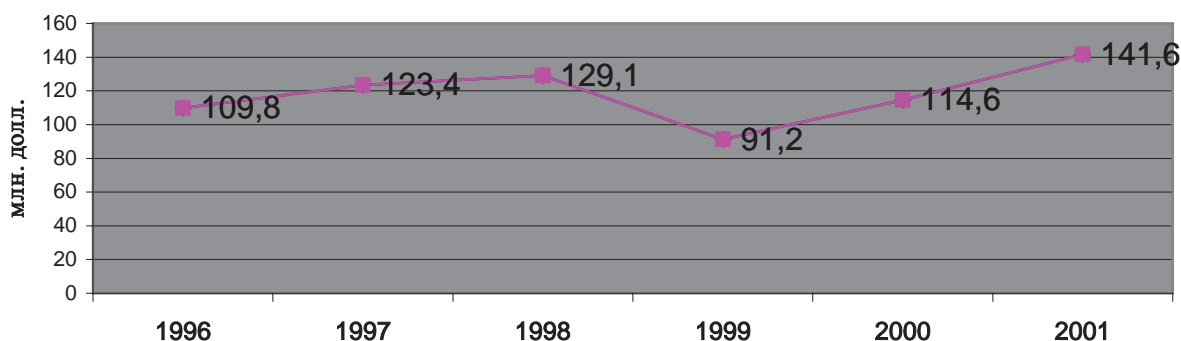
Автомобильный транспорт имеет большое значение для Беларуси. Он уступает железнодорожному и трубопроводному по объему перевозок, однако значительное преимущество для исследования состоит в том, что рынок автомобильных услуг не монополизирован и обладает большими перспективами для развития и реорганизации.

В 1996-1998 гг. происходил рост экспорта услуг (диаграмма 2). В 1999 г. сокращение объемов экспорта составило 38 млн. долл. или 30 % по сравнению с 1998 г. Сложившееся положение явилось результатом непродуманной политики белорусских властей в отношении дорожных сборов и развития инфраструктуры сервиса. В 1999 г. дорожные сборы и

оформление документов возросли в Беларуси до 9,1 % от суммы фрахта, тогда как в России этот показатель составлял 2 %, а в Германии – 1,8 %. Предоставление в 1997 г. местным органам власти права устанавливать дополнительные сборы за проезд по своей территории и пользование объектами инфраструктуры (например, Дубровенский райисполком взимал на границе с РФ по 40 долларов с каждой машины) привело к значительному увеличению стоимости дорожных сборов при поездках по территории республики (в 1999 г. постановление, дающее местным органам такие полномочия, было отменено). Результатом стало почти двукратное ответное повышение сборов за проезд по дорогам Польши белорусских перевозчиков и перемещение транзитных потоков в соседние страны, например, в Литву, где сборы не взимаются совсем. Это происходило в тот момент, когда развернулась острая конкурентная борьба за закрепление транзитных потоков, особенно грузовых, по направлениям Восток-Запад и Балтийское-Черное море, и сопредельные с Беларусью государства стремились перенаправить данные потоки на свою территорию.

Диаграмма 2.

#### Экспорт услуг автомобильного транспорта из Республики Беларусь



В 1999 г. Белорусской Ассоциацией Международных Автоперевозчиков (БАМАП) активно продвигались предложения по либерализации деятельности международных автоперевозчиков и в 2000 г. во многом были устранены ошибки прошлых лет, а структура транзитных платежей значительно упрощена: были снижены дорожные сборы, отменены дополнительные сборы за проезд по территории отдельных районов Беларуси. В результате объем экспорта автомобильных услуг начал увеличиваться: в 2000 г. рост составил 23 %, а в 2001 – 55 % по сравнению с 1999 г.

Итак, одной из задач государственной политики в области развития транспортных услуг должно стать нахождение баланса интересов, при

котором иностранным перевозчикам было бы выгодно проезжать через Беларусь, а отечественным работать в других странах. Белорусские автоперевозчики ежегодно зарабатывают до 350 млн. долл. США, перечисляя в бюджет до 130 млн. долл. США (остальные затраты – оплата лизинговых платежей, горючего, командировочные расходы и т.д.).

Для Беларуси, имеющей выгодное географическое положение, важными факторами являются тарифная и визовая политика. В связи с этим, учитывая высокую конкуренцию в сфере транспортных услуг со стороны соседних стран необходимо проводить взвешенную транзитную политику. Как уже упоминалось, повышение суммы транзитных налогов до 9,1 % от стоимости фрахта в 1999 г. заставило международных автоперевозчиков активно искать обходные пути. Кроме того, несмотря на значительные изменения в сторону либерализации, структура транзитных платежей все еще очень сложна и включает, кроме сбора за проезд по автодорогам общего пользования и автодороге М1/Е30, еще и плату за проезд крупногабаритного и тяжеловесного транспорта, услуги терминала, не поддающееся счету количество местных налогов и экологический сбор.

Определение таких тарифов для различных видов транспорта — достаточно сложная теоретическая и практическая задача. В основу тарифных ставок должны быть положены реальные затраты. Так, формирование тарифов связано с учетом следующих издержек:

- 1) возмещения эксплуатационных затрат;
- 2) финансирования капитальных вложений и закупки подвижного состава;
- 3) расчета с бюджетом;
- 4) образования фондов накопления и потребления.

Увеличение транзита через территорию Беларуси зависит от качества предлагаемых услуг и их цены. Направленность транзитной политики на повышение качества услуг выражается в приведение транзитной среды в соответствие с европейской системой, расширение пограничных переходов, упрощение процедуры досмотра при пересечении границ, модернизации транспортной инфраструктуры. Это повышает скорость, безопасность, комфортность транзитных перевозок.

Таким образом, Беларусь имеет достаточно большой потенциал для развития экспорта услуг. Согласно прогнозным оценкам развития мировой экономики, основные товарные потоки в начале этого века будут сосредоточены в треугольнике Европа – Дальний Восток. Белорусские перевозчики могут занять достойное место в международном автомобильном бизнесе. Однако для этого необходим тщательный анализ и выработка оптимальных условий деятельности как для отечественных, так и для зарубежных перевозчиков.